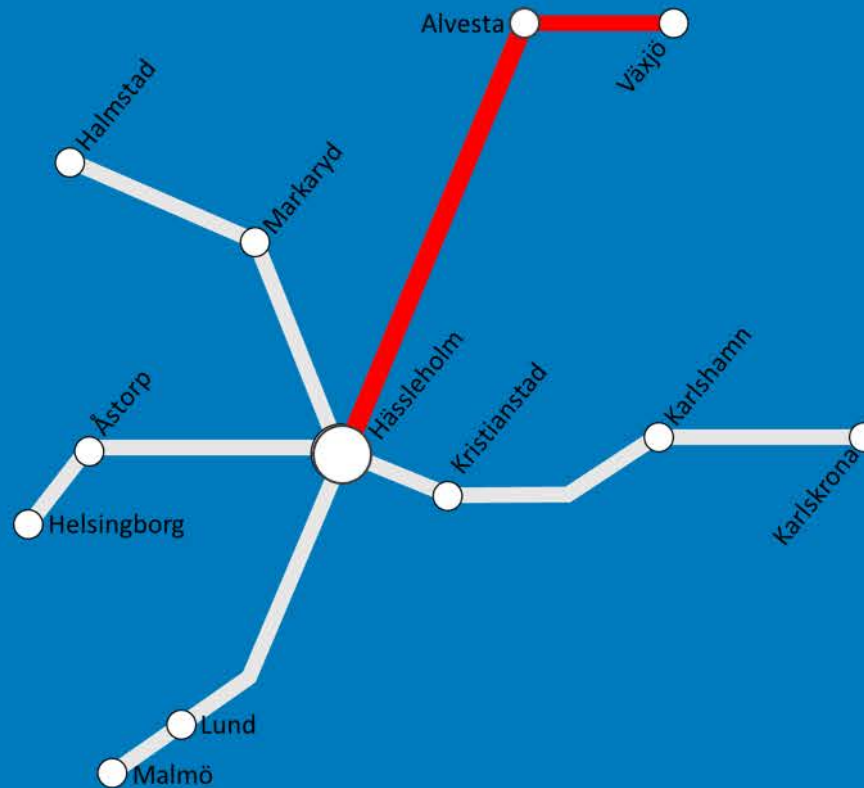


BÄTTRE KRÖSATÅGSTRAFIK PÅ SÖDRA STAMBANAN NORR OM HÄSSLEHOLM

Jämförelser med Österlenbanan samt lösningsförslag

2020-11-27

Mats Améen
Niklas Tengheden



FÖRSLAGEN UTGÅR FRÅN NORMALLÄGE UTAN CORONA



TAKTTRAFIK GER ÖKAT RESANDE

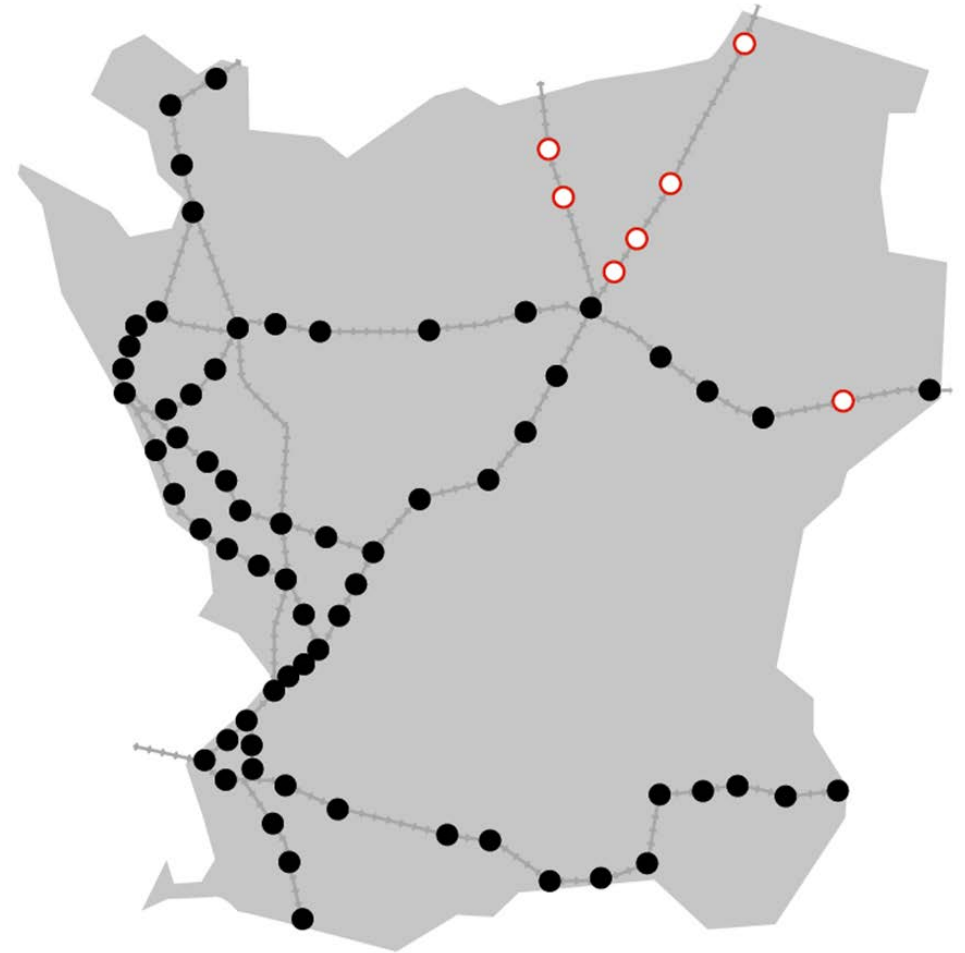
- ▶ Takttrafik innebär avgångar på fasta minuttal
- ▶ Erfarenheten är att takttrafik ger 10-15 % fler resenärer än oregelbundna tidtabeller
- ▶ Knutpunkter i takttrafikssystem kan ge ytterligare resandeökningar
- ▶ Takttrafik med minst timmestrafik är normal basstandard i huvuddelen av Skånes tågtrafik. Bör gälla även till grannlänerna.



ALLA SKÅNSKA ORTER SOM INTE NÅR UPP TILL TIMMESTRAFIK FINNS I NORDOST

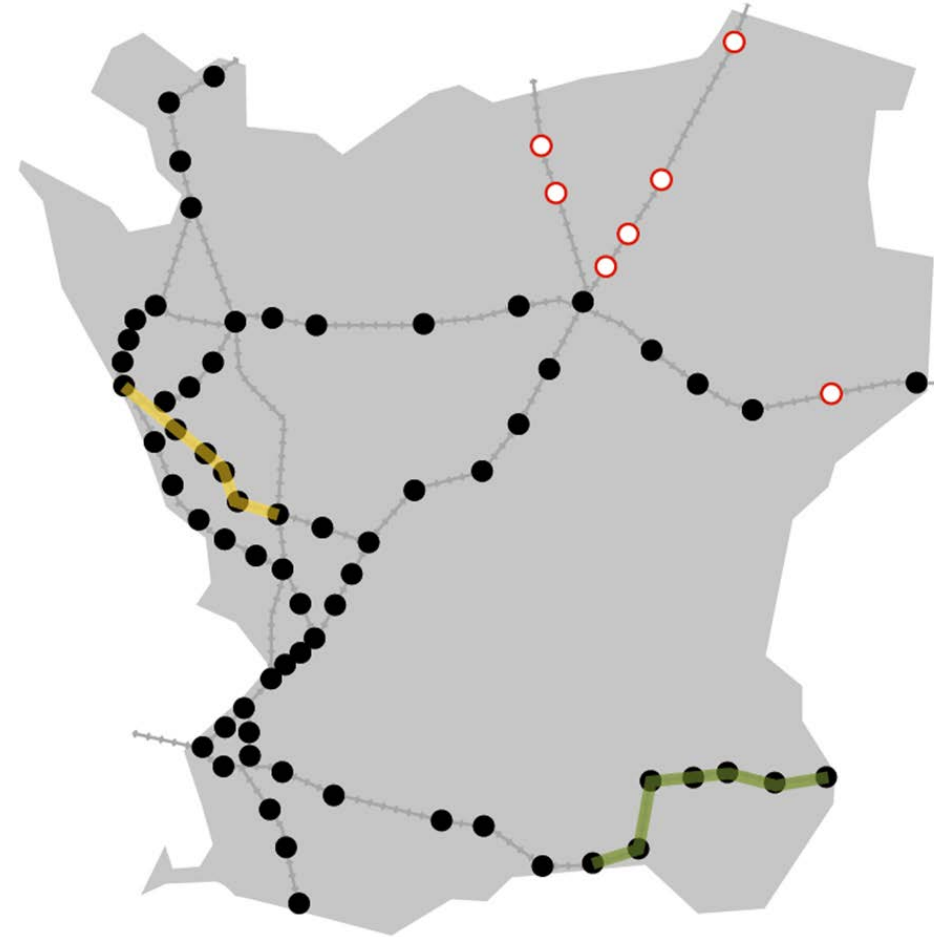
Av Skånes 75 järnvägsstationer har alla minst timmestrafik (18 dubbelturer per dag) utom:

- ▶ Bjärnum och Vittsjö: 11 dt
- ▶ Fjälkinge: 12 dt
- ▶ Ballingslöv, Hästveda och Killeberg: 12 dt



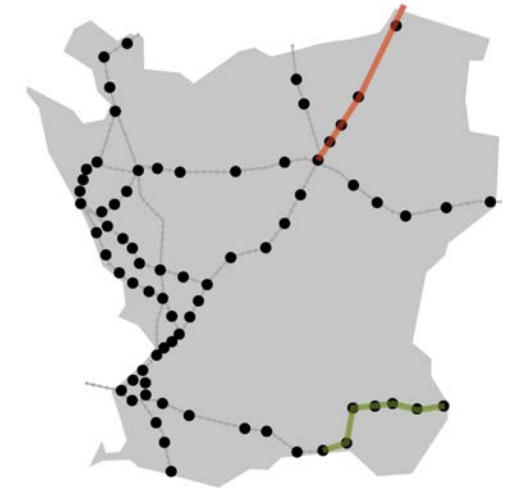
TURUTBUDSJÄMFÖRELSE MED ANDRA SKÅNSKA BANOR

De **orter som har lägre turutbud** har ett resandeunderlag som är fullt jämförbart med t ex orterna på **Österlenbanan** eller **Råådalsbanan**.



ÖSTERLENBANAN JÄMFÖRBAR MED SÖDRA STAMBANAN N OM HÄSSLEHOLM

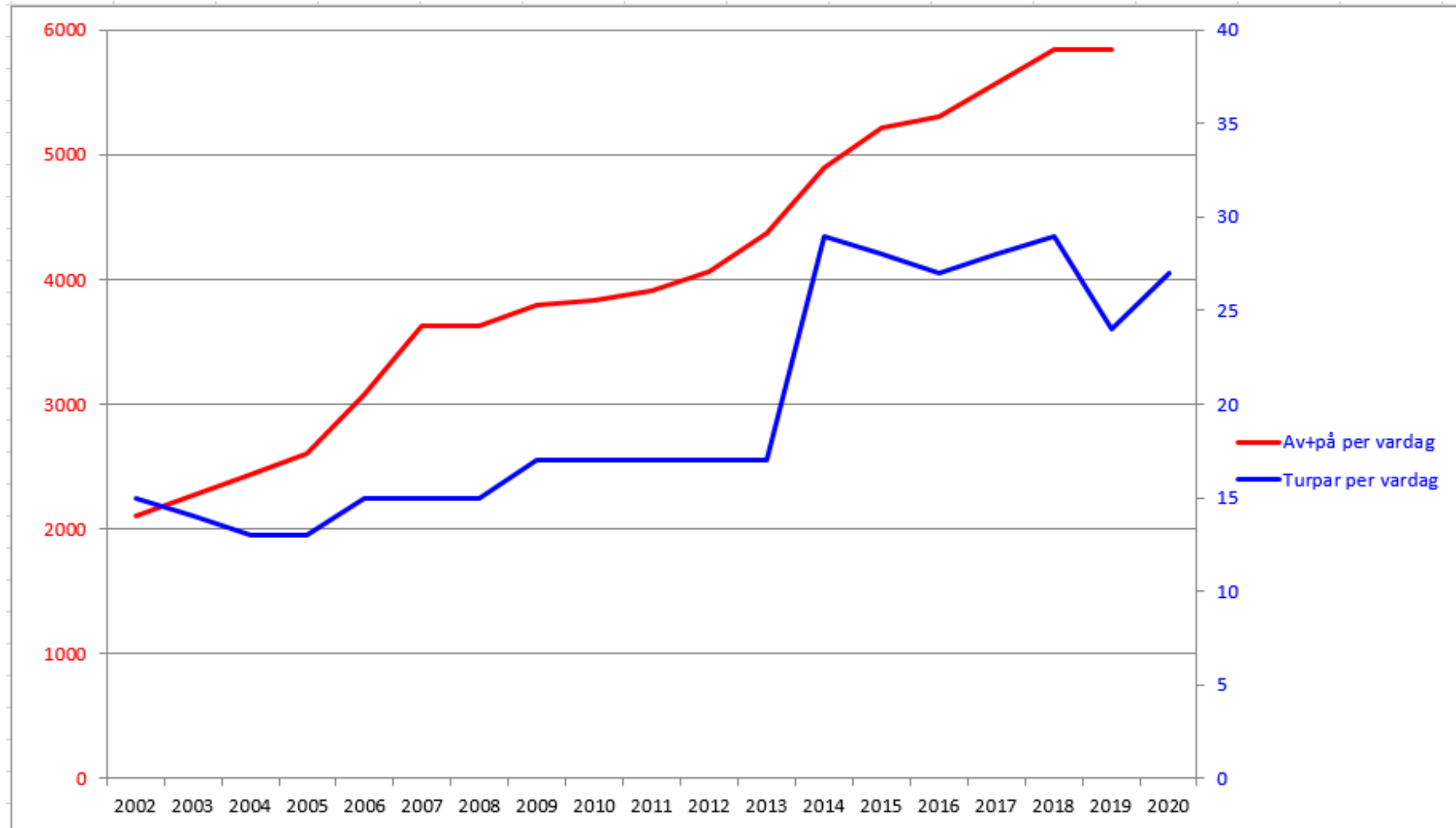
- ▶ Orterna ligger norr om Hässleholm på en dryg timmes restid från Lund/Malmö-regionen
- ▶ Orterna på Österlenbanan ligger på en dryg timmes restid från Lund/Malmö-regionen
- ▶ Stationsorterna Ballingslöv-Älmhult har 19 700 invånare (2015)
- ▶ Stationsorterna Köpingsbro-Simrishamn har 16 700 invånare (2015)
- ▶ Befolkningsökningen 2000-2015 Ballingslöv-Älmhult var 11 %
- ▶ Befolkningsökningen 2000-2015 Köpingsbro-Simrishamn var 11 %
- ▶ Befolkningsökningen 2000-2015 i Skåne var 15 %
- ▶ Koll-förbindelserna under 2000-talet (Hässleholm-Osby) har ökat från 15 till 27 (1,8 ggr). Men störst ökning i Osby och Älmhult, mindre i småorterna.
- ▶ Koll-förbindelserna under 2000-talet (tåg Ystad-Simrishamn) har ökat från 6 till 20 (3,3 ggr). Lika stor ökning i småorter som i kommuncentra.
- ▶ Antalet utbudskilometer i Skåne under 2000-talet har ökat c:a 2 ggr.



TRAFIKUTVECKLING PÅ SÖDRA STAMBANAN N OM HÄSSLEHOLM

Resandet (tåg+buss) per vardag t/fr Ballingslöv-Älmhult.

Som mått på trafikstandarden; resmöjligheter (turer med minst 15 min lucka) Osby-Hässleholm (inkl 536)

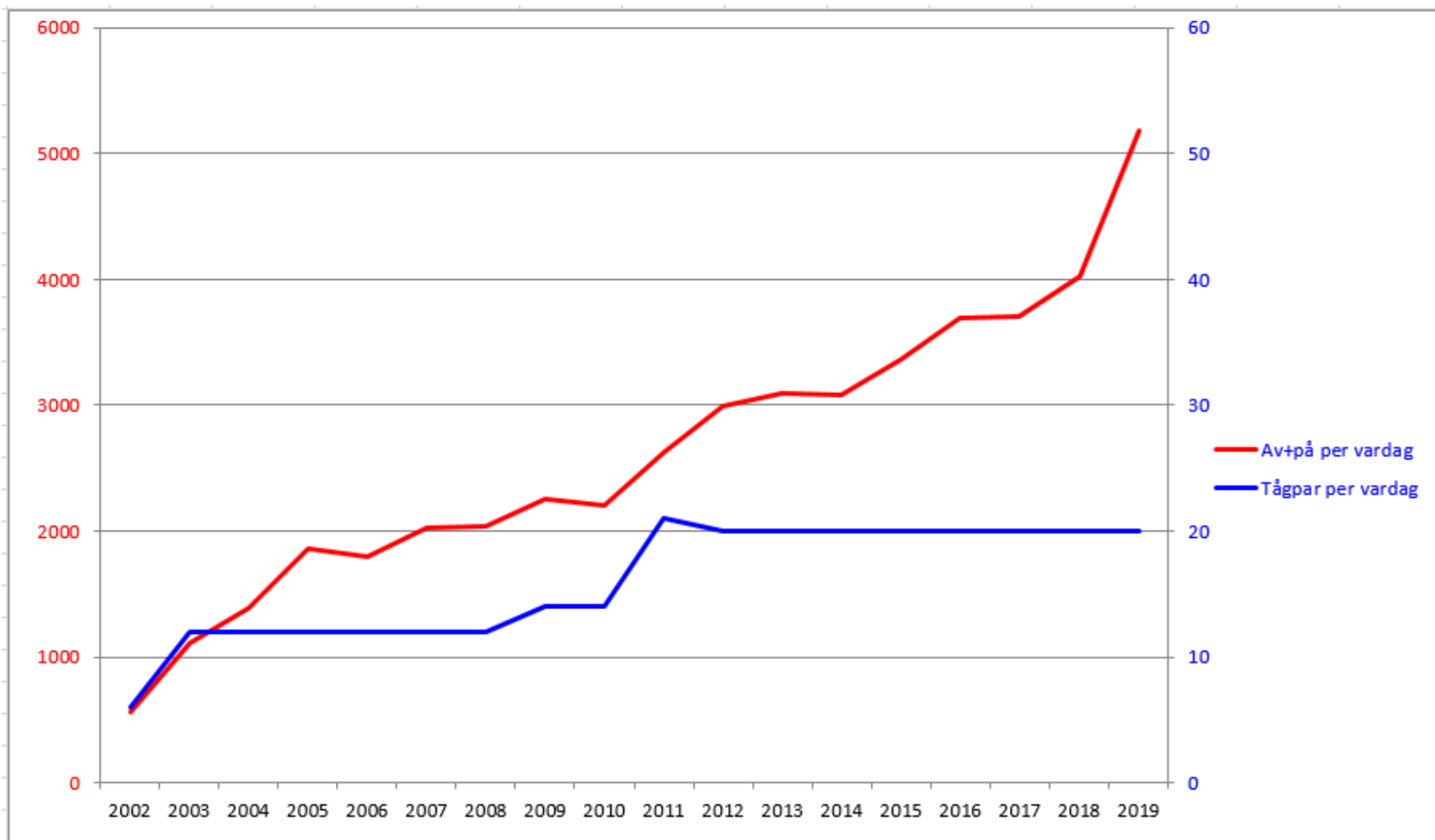


- ▶ Turutbudet har byggts ut under 2000-talet, men minskat antal turer sedan första året med K-tåg (2014).
- ▶ Främst förbättringar i Osby och Älmhult
- ▶ Resandet har ökat, men takten har dämpats de senaste åren när trafikstandarden har dragits ner.
- ▶ Svag resandeutveckling trots kompletterande bussar Hässleholm-Hästveda.

TRAFIKUTVECKLING PÅ ÖSTERLENBANAN BORTOM YSTAD

Resandet (tåg) per vardag t/fr Köpingebro-Simrishamn.

Som mått på trafikstandarden; resmöjligheter (tågturer) Ystad-Simrishamn



- ▶ Turutbudet har under 2000-talet byggts ut i två steg; först Pågatågs-satsningen 2003, sedan strikt timmestrafik alla dagar fr o m Citytunnelns öppnande 2010. Såväl småorter som kommuncentra har fått hög trafikstandard.
- ▶ Resandet ökade svagt under 00-talet (jämför SSB norr om Hässleholm), men takten har ökat kraftigt sedan det blev timmestrafik 2010.

SLUTSATS AV JÄMFÖRELSEN MED ÖSTERLENBANAN

- ▶ Norr om Hässleholm har turutbudet ökat 2 ggr och resandet 3 ggr – alltså 1 ggr mer
- ▶ På Österlenbanan har turutbudet ökat 3 ggr och resandet 9 ggr – alltså 3 ggr mer

En helhjärtad satsning ger större utdelning i ökat resande!



TYDLIGT SAMBAND MELLAN TURUTBUD OCH RESANDE

- ▶ Ballingslöv, Hästveda och Killeberg har **74** tågresor/invånare 2019 (14 dt, har minskat till 12 dt 2020).
- ▶ Köpingsbro, Lunnarp, Smedstorp och Gärsnäs hade **81** tågresor/invånare 2010 (14 dt). Resandet har ökat till **144** tågresor/inv 2019 (20 dt)
- ▶ Skåne har ca **110** kollektivtrafikresor/invånare och år.



FÖRSLAG PÅ FÖRBÄTTRING AV KRÖSATÅGSTRAFIKEN NORR OM HÄSSLEHOLM GENOM UTÖKNING I LÅG- OCH MELLANTRAFIK

- ▶ Krösatåg i timmestrafik med taktidtabell bör eftersträvas för att få stort resande och effektivt trafikupplägg. Då behövs förtätningar mitt på dagen (mellantrafik) och återskapad kvällstrafik (lågtrafik). Även på helger bör målstandarden vara timmestrafik (jämför Österlenbanan).
- ▶ Dimensionerande tid för fordonsparken är vardagar i högtrafik (kl 6-9 och 15-18). I låg- och mellantrafik finns alltid fordon att tillgå.
- ▶ En viktig effekt av utbyggd Krösatågstrafik är att kommunhuvudorterna binds ihop med 2 tåg i timmen hela dagen (K-tåg + Ö-tåg).



FÖRSLAG PÅ GENOMFÖRANDE

- ▶ Ett första steg är införande av fasta minuttal på befintliga turer.
- ▶ Därefter kan fler turer sättas in för att uppnå timmestrafik.
- ▶ Förutsättning för taktidtabell är förankring hos trafikföretagen och Trafikverket. Det har Skånetrafiken arbetat med i förra tågstrategiprocessen – utnyttja deras erfarenhet.



SLUT

Frågor?

Synpunkter?